



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

CIBELE APARECIDA BAPTISTA

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS AULAS DE GEOGRAFIA
Trabalhando a Transversalidade e a Cidadania com Jovens Estudantes

Barretos

2014

CIBELE APARECIDA BAPTISTA

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS AULAS DE GEOGRAFIA:
Trabalhando a Transversalidade e a Cidadania com Jovens Estudantes

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Departamento de Geografia da
Universidade de Brasília como requisito parcial
para obtenção do título de Licenciado em
Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo
Sobrinho

Barretos

2014

CIBELE APARECIDA BAPTISTA

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS AULAS DE GEOGRAFIA:
Trabalhando a Transversalidade e a Cidadania com Jovens Estudantes

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Departamento de Geografia da
Universidade de Brasília como requisito parcial
para obtenção do título de Licenciado em
Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo
Sobrinho

Banca Examinadora

Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho

Orientador / UNB

Prof^a. Doutoranda Marizângela Bortolo

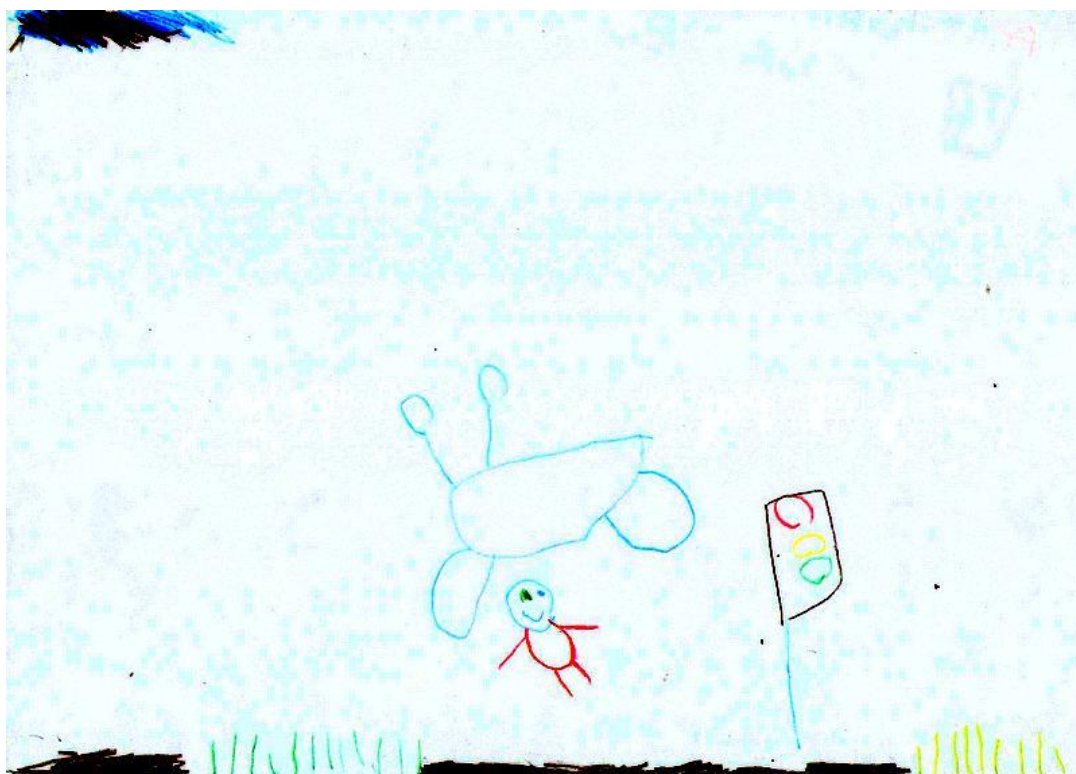
Docente / UNB

Barretos, 28 de novembro de 2014.

As minhas filhas Isadora, Isabele e Helena,
Por não me deixarem desistir.

AGRADECIMENTO

Agradeço a todos os Docentes da graduação de Licenciatura em Geografia da Universidade de Brasília pelos inúmeros aprendizados que me proporcionaram sem os quais esse trabalho não seria possível.



(Arthur, 4 anos - Outubro de 2014)

RESUMO

O trânsito, de maneira geral, é um tema que tem se mostrado bastante problemático nas estatísticas do Brasil e de outros países. O crescente aumento da frota de veículos veio acompanhado de um crescente aumento nos índices de acidentes com vítimas, na maioria deles envolvendo jovens. Ensinar comportamentos seguros no trânsito aos pré-adolescentes e adolescentes é uma necessidade na vida escolar, uma vez que esses jovens já se utilizam do trânsito e em breve serão condutores de veículos. A escola é o lugar onde o conhecimento deve ser difundido e ampliado para o bem comum e para o desenvolvimento da cidadania. O objetivo geral desse trabalho é discutir a importância e a viabilidade de se inserir a Educação para o Trânsito desde as séries iniciais do segundo ciclo do Ensino Fundamental nas aulas de Geografia e não menos importante, trazer o debate do tema para a Academia. Para tanto, a pesquisa apresenta um Estudo de Caso realizado em duas CEMELs do município de Barretos - SP onde foi possível verificar a eficiência da educação para o trânsito com as crianças.

PALAVRAS CHAVE: Trânsito, Educação, Escola.

ABSTRACT

The traffic, in general, is a topic that has been quite problematic in the statistics of Brazil and other countries. The increasing fleet of vehicles has been accompanied by a steady increase in the number of accidents with victims, most of them involving youths. Teach safe behavior in traffic to preteens and teens is a necessity in school life, since these young people already use transit and soon to be drivers of vehicles. The school is the place where knowledge should be disseminated and extended for the common good and for the development of citizenship. The overall objective of this paper is to discuss the importance and the feasibility of entering the Traffic Education from the initial series of the second cycle of Basic Education in Geography lessons and not least, bring the discussion of the topic to the Academy. To this end, the research presents a case study conducted in two CEMEl's the city of Barretos - SP where it was possible to verify the efficiency of traffic education with children.

KEYWORDS: Transit, Education, School.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1.....	9
Introdução.....	9
CAPÍTULO 2.....	24
2.1 Localização Geográfica e Apresentação socioeconômica.....	24
2.2 Frota de Veículos X Acidentes de Trânsito.....	26
2.3 Educação Para o Trânsito e Sistema Educacional.....	30
CAPÍTULO 3.....	33
3.1 Apresentação do Estudo de Caso.....	33
3.2 Análises dos Desenhos.....	37
3.3 Conclusões Acerca do Estudo de Caso.....	46
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	48
ANEXO 1.....	52
ANEXO 2.....	62

CAPÍTULO 1

Introdução

O trânsito, de maneira geral, é um tema que tem se mostrado bastante problemático nas estatísticas do Brasil e de outros países. O crescente aumento da frota de veículos veio acompanhado de um crescente aumento nos índices de acidentes com vítimas, na maioria deles envolvendo jovens, o que além de ser um sério problema de saúde pública, pois quem se fere em acidentes precisará de atendimento médico/hospitalar, na outra ponta do processo se mostra também um problema de educação pública, pois muitos dos acidentes que acontecem são precedidos de uma infração à lei e de um comportamento inadequado.

Ensinar comportamentos seguros no trânsito aos pré-adolescentes e adolescentes é uma necessidade na vida escolar, uma vez que esses jovens já se utilizam do trânsito e em breve serão condutores de veículos. A escola é o lugar onde o conhecimento deve ser difundido e ampliado para o bem comum e para o desenvolvimento da cidadania.

Como a Geografia pode contribuir para a educação no trânsito? O trabalho deste tema dentro da Geografia permitirá uma junção satisfatória dos conceitos e assuntos relevantes a ambos, podendo ser trabalhada a cartografia, a paisagem, o lugar e ainda escalas local e global de maneira a criar uma consciência cidadã nos alunos.

A Geografia enquanto ciência descobre, explica, analisa e tenta desvendar as relações sócio espaciais vividas no cotidiano das pessoas, enquanto a Geografia escolar procura os meios de tornar esses saberes acessíveis aos alunos, fazendo a

transposição do conhecimento científico em propostas didáticas onde o aluno possa apreendê-las, trabalhando os principais conceitos geográficos: espaço e tempo, sociedade, lugar, paisagem, região e território, segundo as Orientações Curriculares para o Ensino Médio (MEC, 2006, p. 53-54) nas escalas locais e globais e ainda partir da vivência do aluno, considerando seu próprio conhecimento como ponto de partida para a elaboração das estratégias de ensino e aprendizagem.

Em todos os conceitos geográficos observamos a transformação e apropriação dos espaços pela sociedade, na construção e reconstrução dos lugares naturais em lugares de convivência cotidiana, trabalho, moradia, educação, cultura, lazer e esportes.

Esses locais de convívio constituem-se dos fixos, enquanto o transporte, a comunicação, o escoamento da produção e das informações, são os fluxos; através da rede de ligações que começa nas ruas de cada bairro, alcança as grandes avenidas, estradas e rodovias e vai além ainda, pelo ar e pelo oceano. É onde acontecem os fluxos tanto das relações globais e locais de produção / comércio quanto das relações de convívio social.

O trânsito deixou de ser um elemento na paisagem, ele é um fenômeno geográfico que revela muito além de dados e estatísticas sobre acidentes e multas, ele revela as relações econômicas dos lugares, a sociedade urbana consumista, estressada, egoísta e apressada, revela a segregação das diferentes classes sociais e dos lugares e regiões, revela o comportamento humano e vários problemas políticos e institucionais de planejamento urbano e principalmente educacional.

Não existe sociedade imóvel, as relações se constroem através desta mobilidade humana pelos espaços, desta forma uma questão se apresenta: Por que não abordar o tema de maneira funcional nas aulas de Geografia?

Não só a cidade de Barretos como praticamente todas as cidades enfrentam algum déficit educacional em trânsito, como poderemos colaborar com essa questão social e geográfica? Como já fora pautado anteriormente este estudo vai apresentar uma possibilidade de junção dos dois temas através de um projeto de proposta educacional, que poderá futuramente servir de modelo (molde) para outros projetos em quaisquer outras cidades.

A pesquisa pretende demonstrar essa viabilidade, mas, sobretudo trazer esse tema ao debate acadêmico.

O município de Barretos, localizado no estado de São Paulo, segundo o órgão responsável pelo trânsito (Departamento de Trânsito e Transportes Urbanos) apresenta números expressivos de acidentes envolvendo motos e bicicletas e também um problema grave de comportamento entre os jovens ciclistas, que põem em risco suas vidas e a de outras pessoas quando realizam manobras (empinando a bicicleta), andam pela contra mão de direção ou em grupos lado a lado.

Com relação aos motociclistas também se observa na cidade muito desrespeito à lei e imprudência dos condutores principalmente no que diz respeito aos limites de velocidade, ultrapassagens perigosas, uso incorreto do capacete entre outros; todos estes são comportamentos inadequados, infrações que em muitos casos poderiam ser evitados com uma permanente inserção educacional na comunidade.

O problema, contudo, não está restrito a apenas essa comunidade, ele abrange todas as cidades de maneira muito parecida o que “*deveria*” colocar em alerta as autoridades de trânsito e de educação no país, já que como diz a sabedoria popular “*prevenir é melhor que remediar*”.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi instituído pela Lei nº 9.503/1997 e encontra-se em vigor desde 1998 com leis mais rígidas e abrangentes e prevê em seu Artigo 24, inciso XV como competência municipal “[...] *promover e participar de*

projetos e programas de educação e segurança no trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN”.

O Artigo 76 dispõe do seguinte texto: *“A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”.*

Na prática, esses programas e projetos são constantemente negligenciados pelo Poder Público, restritos às campanhas publicitárias do governo federal, sem uma inserção efetiva no sistema educacional, que conforme veremos adiante, não contempla o trânsito nem ao menos como um tema transversal, restando a louvável iniciativa de alguns professores das redes pública e privada em promover a discussão do assunto com seus alunos no desenvolvimento de projetos, iniciativas isoladas de profissionais que reconhecem não só o tamanho do problema como também sua importância social.

Diante da constatação do “déficit” em educação para o trânsito no segundo ciclo do Ensino Fundamental e também Ensino Médio na cidade de Barretos, iremos propor soluções pedagógicas viáveis na construção de um projeto educativo de fácil aplicabilidade dentro dos conteúdos da Geografia nas referidas séries.

O trabalho proposto pretende demonstrar que a educação para o trânsito nas aulas de Geografia é viável, necessária e urgente e pode ser trabalhada em todas as séries do segundo ciclo do Ensino Fundamental e Médio através de diversas estratégias de aprendizagem dentro das quais a cartografia e o estudo do meio se destacam como as principais, para tanto, será feita uma reflexão acerca da importância do tema, sua revisão bibliográfica e os caminhos para inseri-lo na educação escolar.

O objetivo geral é discutir a importância e a viabilidade de se inserir a Educação para o Trânsito desde as séries iniciais do segundo ciclo do Ensino Fundamental nas aulas de Geografia.

Os objetivos específicos serão:

- Propor a discussão do tema trânsito nas aulas de geografia para as séries do ciclo Fundamental II e Ensino Médio;
- Demonstrar a necessidade de inserção do tema nas escolas do município de Barretos e
- Demonstrar como a educação para o trânsito dentro das escolas pode iniciar o desenvolvimento da cidadania, da colaboração e do respeito já nos primeiros anos do ensino fundamental.

A partir da segunda metade do século XX o Brasil inicia uma nova fase em seu desenvolvimento econômico, a crescente industrialização que ocorre a partir desse período incorre em um processo de urbanização jamais vivenciado antes na história do país.

Os grandes centros industriais, com destaque para as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro entre outras capitais, tornaram-se grandes centros urbanos, atraindo grandes massas populacionais expulsas da zona rural em busca de oportunidades naqueles lugares, com ocupações muitas vezes irregulares dos espaços em virtude da falta de planejamento urbano para adequar a cidade a sua nova realidade demográfica, Roberto Scaringella (2001) faz uma reflexão dessas ocupações e suas consequências para o trânsito:

As ocupações irregulares - favelas de alvenaria - surgem em velocidade e extensão assustadoras, gerando mobilidade clandestina sem planejamento e sem controle. Aliás, o planejamento urbano é

um processo praticamente inexistente. O que se propõe é sempre atrasado e vai a reboque da realidade incontrolada que se implanta apesar do e ao arpejo da lei. (SCARINGELLA, 2001, s/p.)

O trânsito nessas grandes cidades é um grave problema estrutural, tanto de mobilidade urbana em virtude dos grandes congestionamentos que as pessoas enfrentam deslocando-se para o trabalho e outras atividades, como também de saúde pública pelo crescente número de acidentes registrados todos os anos, problema que nunca é enfrentado amplamente com ações coordenadas de gestão pública, restando algumas iniciativas de caráter político como a implantação de grandes obras viárias que com o aumento constante da frota de veículos logo se mostram paliativos e insuficientes na solução dos problemas.

Scaringella, em seu estudo, analisa o trânsito da cidade de São Paulo (sem dúvida o mais caótico do país) e aponta como soluções várias atitudes conjuntas, uso da tecnologia, do transporte público, do planejamento:

É preciso sair da escala do semáforo, do viaduto, do talão de multa ou da placa de sinalização. A extensão e a gravidade do problema do trânsito paulistano requerem uma abordagem sistêmica, uma intervenção profunda com visão de longo prazo. É um desafio tecnológico, político e administrativo que exige um tratamento mais holístico e menos setorializado e um amplo debate com todos os segmentos representativos (...). Na questão do trânsito, ou mesmo nessa questão mais ampla da mobilidade urbana ou interurbana; não existe um único remédio que resolva tudo. É com o somatório e a orquestração inteligente de ações (continuadas) que teremos resultados saudáveis para toda a população (...). A cultura brasileira não tem sido generosa com atitudes preventivas. No trânsito não é diferente. Além disso, quando se fala em problemas no trânsito, geralmente reduz-se o tema às questões de fluidez, quando o maior desafio é a segurança, ou seja, buscar reduzir o número e a gravidade dos acidentes (...). A metodologia mais eficaz para o desenvolvimento de segurança no trânsito está na prevenção. Em primeiro lugar busca-se saber identificar riscos e, logo a seguir, fazer o gerenciamento dos mesmos riscos envolvendo o fator humano, o meio ambiente, a via pública e o veículo. É importante defender o primado da segurança em detrimento da fluidez a partir da importância que deve ser dada à preservação da vida. (SCARINGELLA, 2001, s/p)

O autor aborda problemas de fluidez e segurança em seu estudo, o caráter técnico da engenharia prevalece, no entanto, coloca que soluções devem ser atitudes coordenadas para resultados em longo prazo e pontua que a prevenção não faz parte da cultura brasileira, assim como o planejamento, ele lembra ainda que não existe um remédio que resolva tudo, é a soma de atitudes que pode trazer resultados, o que vem de encontro à proposta educacional como uma delas, mais que sabido que educação é um projeto para a vida toda e influencia o modo de agir das pessoas.

O trânsito faz parte do cotidiano de todos, como já foi dito anteriormente, nenhuma sociedade é imóvel e a demanda de problemas que o trânsito proporciona vai além da mobilidade, embora este aspecto seja fundamental principalmente nas grandes cidades, em cidades de médio e pequeno porte onde os congestionamentos não constituem uma realidade, a segurança se torna o centro da problemática – nesses locais, o número crescente de acidentes envolvendo jovens (entre 19 e 44 anos) dos últimos vinte anos passou a ser considerado o problema central do trânsito.

Segundo Rozestraten (1988), o trânsito é uma disputa por espaços que pode ser considerada mais social que física: “todo trânsito supõe deslocamento de pessoas e veículos e todo deslocamento se realiza através de comportamentos. O trânsito é um conjunto de comportamentos e deslocamentos num sistema de normas” (ROZESTRATEN, 1988, p. 9), este autor também afirma que a circulação humana deve ser pensada em uma perspectiva multidisciplinar com atitudes concomitantes de estudo e encaminhamento o que comporta uma reestruturação que inclui a efetiva educação de trânsito para crianças e adultos:

Para técnicos e especialistas os acidentes poderão diminuir ainda mais com maior fiscalização, projetos de investimento em programas de educação que conscientizem os motoristas da necessidade de respeitar placas, faróis de trânsito e os limites de velocidade e eduquem as crianças para que sejam, no futuro, pedestres e

motoristas conscientes dos seus direitos e deveres (ROZESTRATEN, 1988, p.57).

Ainda sobre o comportamento das pessoas em trânsito, Almeida (2006) enumera as habilidades que o motorista adequado deve ter para que o trânsito adquira aspectos de comunidade e não de competição como tem sido atualmente, as características, segundo o autor, devem unir condutores, veículos, vias e meio ambiente dentro da circulação humana diária em um contexto social onde a cooperação com o outro, interação social e a comunicação devem ser constantes, todos estes aspectos podem e devem ser trabalhados em programas educacionais sistemáticos, o autor cita um estudo feito na cidade de Curitiba onde sua autora reafirma a educação no processo de formação da consciência cidadã das pessoas:

Machado (1996) focalizou aspectos como a idade, crenças, condições emocionais, conscientização e conhecimento, ressaltando que a educação é a chave para a efetivação das transformações sociais. Assim sendo, para que ocorra modificação da realidade atual, que a autora denomina de caos no trânsito, é preciso compreender que a educação é política e deve ter por objetivo a promoção da conscientização da realidade pelas pessoas, questionando a naturalização dos fatos sociais, podendo ser compreendida de modo sistêmico. Além da educação, complementa, é importante considerar uma fiscalização mais eficaz, no sentido de reprimir e punir os infratores. (ALMEIDA, 2006 p.48)

Em Barretos, as escolas municipais participam de projetos educacionais de trânsito em uma parceria entre a Secretaria de Educação e o Departamento de Trânsito que possui e disponibiliza duas profissionais sendo uma Pedagoga e uma Agente de Trânsito, que fazem palestras com linguagens adequadas e direcionadas às faixas etárias das crianças (de 4 a 10 anos – primeiro ciclo do Ensino Fundamental), porém as atividades não abrangem nem ao menos a totalidade das escolas municipais, pois nem todas solicitam ou realizam os programas de educação para o trânsito previstos na lei.

Os estudantes que ingressam no segundo ciclo do Ensino Fundamental e os do Ensino Médio em Barretos irão concluir essas etapas em escolas públicas estaduais (a maioria deles) ou em escolas particulares e não recebem a partir de então orientação de comportamento seguro no trânsito, o que corresponde a um grande atraso para estes jovens que na maioria dos casos já se locomovem sozinhos pelas vias participando do trânsito, sem preparo ou maturidade suficiente para a prevenção de possíveis problemas que possam enfrentar em seus percursos, segundo Viviane Simioni (2007, p. 3):

A educação no trânsito, fornecida pelas escolas, desde a Educação Infantil até o Ensino Médio, é fundamental para a mudança constante de comportamento humano e formação de futuros cidadãos e motoristas contribuindo para um trânsito seguro. A continuidade deve ser ofertada sempre que possível no Ensino Superior seja através de programas ou projetos. Trata-se de uma aprendizagem cujas bases são práticas, existem a partir das vivências e, por isso mesmo, são tão difíceis de mudança quando já arraigadas.

A autora enfatiza que todos participam do trânsito desde o ventre materno, mas as crianças devem receber atenção especial com relação ao tema, pois segundo Rozestratem (1988) elas não possuem ainda a maturidade necessária de comportamento em trânsito, sendo, pois, muito vulneráveis aos acidentes - As crianças não reagem como um adulto:

- ✓ Não enxergam e não percebem como os adultos quanto à maneira como um carro se aproxima;
- ✓ Confundem o “ver” com o “ser visto”;
- ✓ Tem um campo visual mais estreito;
- ✓ Tem baixa estatura;
- ✓ Confundem tamanhos com distâncias;
- ✓ Têm dificuldade para distinguir sons, principalmente se misturados;
- ✓ São distraídas;
- ✓ Só ouvem o que lhes interessam;

- ✓ Não compreendem a relação entre causa e efeito;
- ✓ Não avaliam distância, tempo e velocidade.

Considerando estas características / problemas que o autor enumera na relação trânsito – crianças, observa-se que mesmo fazendo parte da circulação em seu dia a dia, a criança é o elo mais fraco e menos protegido do processo, no mesmo sentido, Hassen & Santos (2012, p. 112) refletem sobre o uso das vias e seus diferentes usuários:

Assim, para descrever o trânsito, é preciso indicar as características da sociedade na qual está inserido, pois é através dessas características é que será identificado o tipo de trânsito e a problemática existente, seja ela, socioeconômica ou psicossocial. É preciso uma reflexão sobre o comportamento de cada integrante que faz uso deste sistema de circulação, pois é preciso que seja considerado que o trânsito comporta grupos diferentes de pessoas que transitam de um lado para o outro, especialmente o grupo das crianças, que são inseridos sem visão e preparo no trânsito.

As autoras também reforçam a defesa da educação para que a criança e logo após o jovem adolescente que ela se tornará “deve adquirir um comportamento responsável, saber decodificar as situações, fazer escolhas administrando os riscos e conhecendo os perigos” e completam: “Daí a responsabilidade da Educação para a Segurança no Trânsito, que se torne um campo de ações e de reflexões que dinamizará mecanismos para que o adolescente sinta-se adulto e desenvolva o exercício de comportamentos de cidadão responsável” (HASSEN & SANTOS, 2012, p. 112). Segundo Vygotsky (1996, p. 47),

A educação que a sociedade requer baseia-se na inserção do ser humano no meio em que vive, considerando os fatores que influenciam a maneira como percebe a realidade, seus valores, sentimentos, modos de agir e de situar-se no mundo, onde os mesmos possam perceber o seu crescimento envolvido no processo de aprendizagem e que a educação constitua-se numa mediação entre o Universo cultural do aluno e o saber escolar, assegurando-lhe como efetividade o acesso ao conhecimento científico cultural e

artístico e que possa privilegiar e estimular o desenvolvimento do raciocínio, a capacidade de análise, de julgamento e de reflexão, onde a educação seja centrada no diálogo em que o direito à voz, à livre expressão, à criação e à participação sejam respeitados e valorizados.

O que estiver ao alcance da escola em prol da formação intelectual, cultural, moral e da cidadania ela deve realizar, pois é na escola que a criança / jovem presencia os mais significativos momentos de aprendizagem, a escola é o ambiente mais apropriado para tal.

Conforme os vários estudos apresentados, a educação para o trânsito é um elemento importante e recomendável dentro da educação escolar podendo ser desenvolvida em todos os momentos (ciclos) educacionais, inclusive em níveis superiores, no entanto o Programa Curricular Nacional (PCN) do Ministério da Educação (MEC) cita o tema apenas como tema local dentro dos temas transversais o que limita e muito sua incorporação curricular,

O trabalho com temas sociais na escola, por tratar de conhecimentos diretamente vinculados à realidade, deve estar aberto à assimilação de mudanças apresentadas por essa realidade. As mudanças sociais e os problemas que surgem pedem uma atenção especial para se estar sempre interagindo com eles, sem ocultá-los. Assim, embora os temas tenham sido escolhidos em função das urgências que a sociedade brasileira apresenta, dadas as grandes dimensões do Brasil e as diversas realidades que o compõem, é inevitável que determinadas questões ganhem importância maior em uma região. Sob a denominação de Temas Locais, os Parâmetros Curriculares Nacionais pretendem contemplar os temas de interesse específico de uma determinada realidade a serem definidos no âmbito do Estado, da cidade e/ou da escola. Uma vez reconhecida a urgência social de um problema local, este poderá receber o mesmo tratamento dado aos outros Temas Transversais. Tomando-se como exemplo o caso do trânsito, vê-se que, embora esse seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significação principalmente nos grandes centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza extremamente diversa. Pense-se, por exemplo, no direito ao transporte associado à qualidade de vida e à qualidade do meio ambiente; ou o desrespeito às regras de trânsito e a segurança de motoristas e pedestres (o trânsito brasileiro é um dos que, no mundo, causa maior número de mortes). Assim, visto de forma ampla, o tema trânsito remete à reflexão sobre as características de modos de vida e relações sociais. (PCN, MEC, 1997, p. 35)

A Proposta Curricular do Estado de São Paulo tampouco coloca o tema em destaque, o que em matéria curricular ele acaba sendo deixado de lado, considerado inviável devido aos inúmeros outros conteúdos que terão de ser tratados dentro dos programas pré-estabelecidos pelos órgãos educacionais, não obstante a este triste equívoco educacional, vários autores vêm pontuando a necessidade / viabilidade deste tipo de interferência, o próprio PCN quando trata da transversalidade na educação, utiliza nos primeiros parágrafos da justificativa o seguinte texto:

Eleger a cidadania como eixo vertebrador da educação escolar implica colocar-se explicitamente contra valores e práticas sociais que desrespeitem aqueles princípios, comprometendo-se com as perspectivas e decisões que os favoreçam. Isso se refere a valores, mas também a conhecimentos que permitam desenvolver as capacidades necessárias para a participação social efetiva [...] Ao se admitir que a realidade social, por ser constituída de diferentes classes e grupos sociais, é contraditória, plural, polissêmica, e que isso implica na presença de diferentes pontos de vista e projetos políticos, será então possível compreender que seus valores e seus limites são também contraditórios. Por outro lado, a visão de que a constituição da sociedade é um processo histórico permanente, permite compreender que esses limites são potencialmente transformáveis pela ação social. E aqui é possível pensar sobre a ação política dos educadores. A escola não muda a sociedade, mas pode, partilhando esse projeto com segmentos sociais que assumem os princípios democráticos, articulando-se a eles, constituir-se não apenas como espaço de reprodução, mas também como espaço de transformação. (PCN, MEC, 1997, p. 23)

Como não abordar o trânsito nas escolas diante das perspectivas apresentadas? Por que o trânsito tem sido tão negligenciado pelo sistema educacional?

A justificativa propõe exatamente todas as argumentações em que o tema se insere; partindo então delas e das anteriores, é possível acrescentar agora como a Geografia pode (e deve) participar do processo de educação para o trânsito nos anos escolares onde o tema foi esquecido.

A maioria das iniciativas nesse sentido é de professores e de órgãos como o DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) e o CET – SP (Companhia de Engenharia de Tráfego) que incentivam a criação e implantação de projetos escolares de educação para o trânsito, forma mais habitual de se inserir o tema em salas de aula, o CET inclusive premia todo ano iniciativas educacionais e trabalhos de professores e alunos sobre trânsito, além de manter cursos de formação nas modalidades presencial e à distância para formar professores em educadores de trânsito para crianças e adultos.

Poucos são os estudos e os projetos que já foram executados nas diversas escolas do país por professores pioneiros e visionários que entenderam o quanto o tema pode acrescentar aos seus alunos, mas se podem incluir aqui algumas iniciativas relevantes; em artigo publicado em um site sob o título “Geografia, Trânsito e Cidadania” a Professora Maria Nilce S. Monteiro (2011, s/p.) esclarece:

Aos professores de Geografia não é permitido demonstrar estranhamento ou relutância para trabalhar educação para o trânsito. Este tema encontra intimidade no caráter científico da disciplina quando se volta a análise da sociedade na sua relação com o ambiente construído, às características e transformações continuadas nessa relação e aos impactos dela decorrentes, como é o caso da mobilidade espacial intra-urbana. Há ainda a considerar que a disciplina se presta excepcionalmente à abordagem de questões pertinentes à construção da cidadania, entendida como formação de opinião e envolvimento propositivo com as questões sociais.

A autora, inclusive propõe em seu artigo inúmeras abordagens do tema junto aos temas geográficos, tais como “o lugar, crescimento populacional, urbanização, poluição urbana, novas tecnologias, transformações da indústria automobilística, expansão do comércio e da circulação regional, transporte urbano, turismo, diversidades culturais”, com metodologias habituais da pedagogia para a Geografia, como saídas de campo, estudo do meio, cartografia, pesquisas, etc.

Em outro artigo, os autores apresentam uma pesquisa feita em Erechim – RS em 2009 junto às escolas estaduais e constatou que as escolas “não incluem em seus conteúdos a educação para o trânsito de modo contínuo e sistemático” e enfatizam que a interdisciplinaridade é importante nesse tema, o corpo docente da escola deve estar coeso em manter um projeto educacional:

A pluralidade de questões que o trânsito envolve, como crescimento populacional, migração da população para os centros urbanos, comportamento social e individual, cidadania, ética, comunicação, ensino-aprendizagem, educação de crianças, jovens e adultos, entre outros, requer uma abordagem de forma interdisciplinar, na qual cada disciplina contribui com o conhecimento já produzido e se alia às outras para a produção de novos conhecimentos. E a partir do trabalho entre as diversas áreas do conhecimento, produzir-se-ão propostas que atendam melhor aos anseios da população, que está cada vez mais preocupada com questões relacionadas ao trânsito, comprometendo a qualidade de vida. (ECCO & BANASZESKI, 2009, s/p).

Outros trabalhos podem ser citados como exemplos de iniciativas de grande relevância como os trabalhos citados no site Nova Escola da revista Abril, em especial este:

Para o Ensino Fundamental, um projeto considerado modelo é o da professora de Geografia da 5ª série, Alexandra Menezes, do Colégio Anchieta, de Porto Alegre. A educadora ganhou o prêmio regional do DENATRAN de 2002. O trabalho foi desenvolvido com a ajuda do material didático e de palestras de profissionais do órgão. O primeiro passo foi incentivar os alunos a observar o movimento das principais ruas e avenidas no caminho entre a casa e a escola. A garotada traçou o trajeto entre as entradas principal e secundária do colégio, passando pelo museu e pelo bosque. Sem se preocupar com escalas, a turma indicou as direções e destacou as placas indicativas dos diversos espaços do colégio. (Em: <<http://revistaescola.abril.com.br/geografia/pratica-pedagogica/sinal-verde-educacao-transito-426548.shtml>> Acesso em: 07/12/2013)

O professor deve entender que irá trabalhar a percepção do aluno em relação ao seu meio e isso não é fácil, pois até mesmo o adulto quando desenvolve

sua própria maneira de perceber fica com essa percepção embaçada fora do seu meio habitual (SEEMANN, 2003, p. 4).

“Ao aceitar a percepção como um ato subjetivo, as pesquisas devem ser enquadradas em uma abordagem humanística e subjetiva. A partir dos anos 70, muitos geógrafos começaram a estabelecer uma ligação entre a percepção e conceitos geográficos como lugar e paisagem para indicar atitudes e valores das pessoas sobre o meio ambiente” (TUAN, 1980, *in* SEEMANN, 2003, p. 4).

A Geografia, portanto, tem grande possibilidade de colaborar com a educação para o trânsito, o que não faltam são temas onde essa abordagem pode ser inserida para desenvolver nos jovens o senso de cidadania, respeito mútuo e colaboração, o que parece não haver são professores suficientes interessados nesse tipo de tema, a maioria das escolas desenvolvem projetos na Semana do Trânsito, são ações isoladas, sem continuidade ou sistematização, projetos que duram alguns dias no ano letivo, a proposta deste trabalho é uma inserção contínua sempre que os temas permitirem para que o aluno se habitue a falar sobre trânsito e entenda a verdadeira postura que deve adotar quando dele estiver participando.

A metodologia deste trabalho se baseará na pesquisa exploratória, segundo GIL (2008, p.27), “essa modalidade metodológica se objetiva a desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, sendo desenvolvida com objetivo de proporcionar visão geral de tipo aproximativo de determinado fato”.

A pesquisa será bibliográfica, apresentando um estudo de caso de trabalho já existente nas escolas do município nos anos iniciais e de caráter pedagógico com a construção de um projeto educacional, considerando-se que “cada pesquisa possui um delineamento próprio, peculiar, determinado pelo objeto de investigação” (GIL, 2008, p. 71). O embasamento teórico se dará por meio de obras e artigos científicos, sites educacionais e institucionais e também o sistema legal/normativo pertinente ao tema.

CAPÍTULO 2:

Caracterização do Município: Localização, Economia, Frota e Sistema Educacional

2.1 Localização Geográfica e Apresentação Socioeconômica

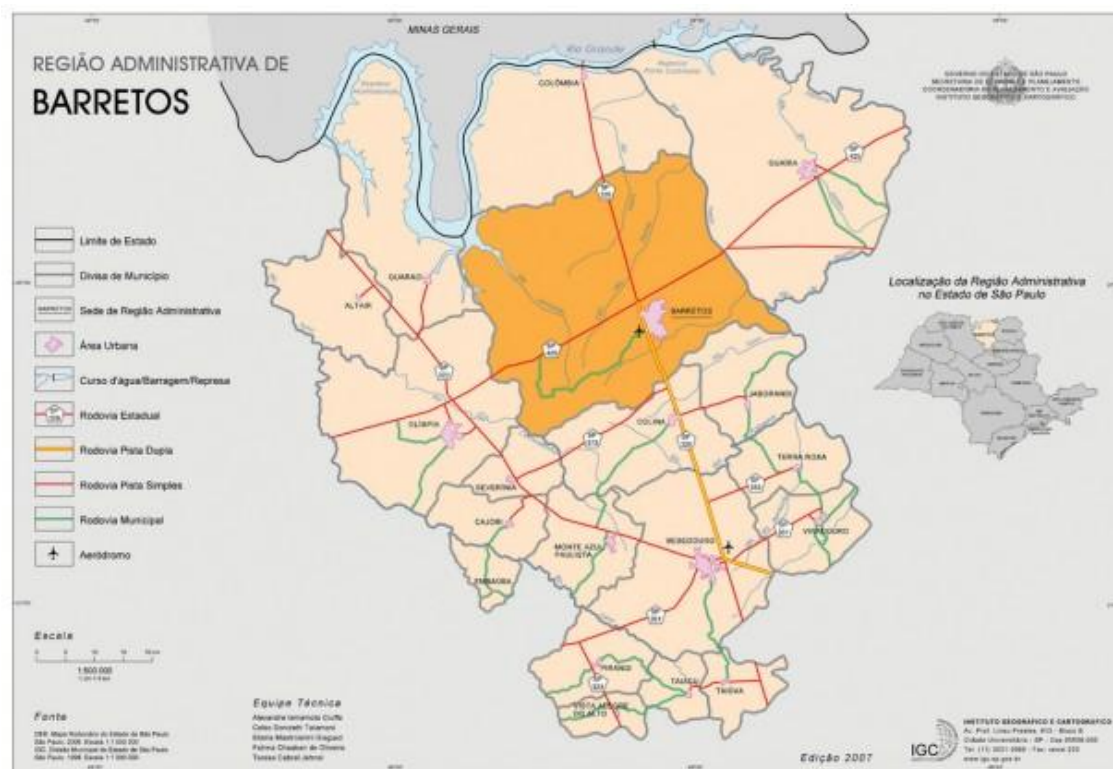
O município de Barretos localiza-se ao Norte do Estado de São Paulo, entre as coordenadas 48 e 49 graus de longitude oeste e 20 e 21 graus de latitude sul. O município é sede da 13ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (vide Figura 1), macrorregião de Ribeirão Preto, microrregião de Barretos.

De acordo com os dados do último censo do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010), o município possui 112.101 mil habitantes, o IDHM (índice de Desenvolvimento Humano Municipal) é de 0,789, considerado alto nos padrões nacional e internacional de medição deste indicador.

Segundo relatório socioeconômico da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional, órgão do Governo do Estado de São Paulo (2012), Barretos se caracteriza economicamente por uma grande variedade de atividades, mas principalmente pelas atividades ligadas ao agronegócio:

A sede e o principal polo regional é Barretos, cuja economia se assenta na agroindústria e num terciário de abrangência regional. Possui indústrias variadas, que incluem três grandes frigoríficos (Minerva, JBS - Friboi e Minerva Dawn Farms - atual Minerva Fine Foods*), abatedouros, curtumes, metalúrgicas, farmacêuticas, empresas de construção civil e fábricas de concreto, confecções, além de fábricas de borracha e plásticos, máquinas e equipamentos, laticínios, calçados, cutelaria, sucos cítricos, móveis e mel. Somente a agroindústria de alimentos - que abrange os grandes abatedouros e frigoríficos que processam as carnes em conserva ou para congelamento, destinadas aos mercados interno e externo - emprega 15% do total de seus empregados formais. (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2012, pág. 24)

Figura 1 - Região Administrativa de Barretos



Fonte: www.igc.sp.gov.br acesso em 22/10/2014.

O município dentro de sua região, também se destaca em outras atividades que atraem muitas pessoas de outras regiões e estados, o que ocasionou o desenvolvimento dos setores hoteleiro e de restaurantes bem estruturados com diversas opções na cidade:

Barretos é o principal centro educacional e de prestação de serviços de saúde da região. Na área educacional, possui escolas de todos os níveis, incluindo cursos técnicos. Na área de atenção à saúde humana, abriga quatro hospitais, destacando-se a Fundação Pio XII, de referência nacional no tratamento de câncer. A cidade promove festas com base no folclore regional, sendo a mais famosa a Festa do Peão de Boiadeiro, que dinamiza vários de seus segmentos industriais (na confecção e comércio de artigos *country*). (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2012, pág. 24)

A área rural é intensamente antropizada e tecnificada, com solos férteis, relevo plano e boa drenagem que garantem a mecanização das lavouras sendo a principal a cultura da cana de açúcar, seguida da laranja, seringueiras, sorgo, milho

e soja. Essas atividades, no entanto, não empregam mão de obra barretense em número significativo.

A cidade não possui favelas - as populações de baixa renda em sua maioria se concentram em conjuntos habitacionais populares - e conta com 100% de água e esgoto tratados, coleta de lixo seletiva, aterro sanitário, asfaltamento em torno de 90% da área urbana e um setor de sinalização e fiscalização viária na Secretaria de Ordem Pública, no Departamento de Trânsito.

2.2 Frota de Veículos X Acidentes de Trânsito

A recente estabilização da economia nacional proporcionou aos moradores de Barretos uma visível melhora no poder aquisitivo e queda dos índices de desemprego. As facilidades de acesso ao crédito, como ocorreu em várias cidades do Brasil, proporcionaram um aumento considerável na frota de veículos nos últimos anos.

O aumento da frota de veículos entre os anos de 2005 e 2013 pode ser observado na Tabela 1, os dados são do Ministério das Cidades - DENATRAN e foram organizados pelo IBGE.

O aumento observado é de 38.593 veículos, ou seja, a frota praticamente dobrou em um período de oito anos, enquanto a população cresceu em torno de 10%. Outra peculiaridade que a tabela oferece, além da grande quantidade de veículos é um elevado número de veículos de duas rodas - os preferidos pelos jovens - representados por motocicletas e motonetas, 26.532 no total em 2013, somando 34% do total da frota oficial do município, um número alto se comparado às cidades vizinhas: em São José do Rio Preto (90 km), esse total não chega a 26% da frota; em Bebedouro (51 km), é algo em torno de 30%; em Franca (120 km), 26,8% do total.

Tabela 1 - Frota de veículos do município de Barretos nos anos 2005 e 2013

Tipos de veículos	Frota 2005	Tipos de veículos	Frota 2013
Automóvel	23.851	Automóvel	39.438
Caminhão	1.656	Caminhão	2.019
Caminhão Trator	185	Caminhão Trator	311
Caminhonete	1.565	Caminhonete	4.897
Camioneta	-----	Camioneta	1.992
Micro-ônibus	88	Micro-ônibus	227
Motocicleta	9.890	Motocicleta	21.455
Motoneta	1.804	Motoneta	5.077
Ônibus	356	Ônibus	538
Outros	-----	Outros	1.768
Trator de Rodas	4	Trator de Rodas	9
Utilitário	-----	Utilitário	261
Total	39.399	Total	77.992
População	109.240	População	118.521 (estimada)

Fonte: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=350550&search=|||infragr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas> acesso em 22/10/2014.

O aumento da quantidade de veículos circulando nas vias do município transformou o trânsito da cidade em alguns horários (almoço e saída do trabalho); já acontecem filas de espera, em média de 30 veículos nas rotatórias e semáforos, fato que não ocorria há cinco anos.

A quantidade de infrações de trânsito registradas após o aumento da frota foi maior que o dobro, passando de 17.021/ano em 2006 para 43.092 /ano em 2013 (números fornecidos pelo Departamento de Trânsito do município, órgão da Secretaria de Ordem Pública, os dados de 2005 não puderam ser acessados) - esses totais representam todas as multas que foram aplicadas no município nos referidos anos, tanto pelos Agentes de Trânsito Municipais como pelos Policiais Militares (PM) e também as infrações registradas pelos radares eletrônicos em diversos pontos críticos do município.

Os números apresentados remetem as análises para o número de acidentes de trânsito no município no mesmo período, abaixo são apresentadas duas tabelas com os números totais dos acidentes de trânsito com e sem vítimas ocorridos no período, note-se que no ano de 2005, ainda não era considerado o número de vítimas fatais, esse dado só começa a ser registrado após o ano de 2008, os dados são da 1ª Companhia da Polícia Militar do Estado de São Paulo (33º Batalhão - Barretos/SP) e foram fornecidos pelo Departamento de Trânsito.

Outra característica relevante das tabelas é que os totais se baseiam nos acidentes onde houve o Boletim da Ocorrência (BO) policial, muitos acidentes sem vítima ocorrem e as partes envolvidas entram em acordo no local não registrando o acontecido, portanto o número real seguramente é maior que os apresentados.

Tabela 2 - Acidentes de trânsito ocorridos em Barretos no ano de 2005



Tabela 3 - Acidentes de trânsito ocorridos em Barretos no ano de 2012



Fonte: Dados organizados pela Polícia Militar e fornecidos pelo Departamento de Trânsito de Barretos/SP.

Nas tabelas 2 e 3, a sigla PP04 representa o número de vítimas dos acidentes, esses totais ainda exigem outras observações, a PM só contabiliza como vítima fatal, os óbitos que ocorreram no local do acidente, pessoas que vieram a falecer após nos hospitais em decorrência da gravidade dos ferimentos sofridos não entram nessa estatística, mas existe um site que utiliza programas de cruzamento de dados e realizam várias estatísticas, entre elas as de vítimas de acidentes utilizando os números dos óbitos ocorridos nos hospitais do Sistema único de Saúde (SUS).

As informações foram organizadas na tabela 4 e demonstram um número alto de óbitos nos hospitais decorrentes dos acidentes de trânsito em Barretos, mas no ano de 2012, o número real de mortes é a soma dos números da tabela 3 + tabela 4, ou seja, na realidade ocorreram 37 óbitos naquele ano. Os dados incluem

todos os acidentes que ocorreram nas rodovias e vicinais que cortam o município e não apenas no perímetro urbano, mesmo assim são números preocupantes.

Tabela 4 - Número de óbitos por acidentes de trânsito em Barretos de 2005 a 2012

Ano	Número de óbitos
2005	33
2006	44
2007	36
2008	59
2009	39
2010	37
2011	54
2012	34

Fonte: <http://www.deepask.com/goes?page=Dados-mostram-evolucao-do-numero-de-mortes-por-acidente-de-transito>- acesso em 22/10/2014.

2.3 Educação Para o Trânsito e Sistema Educacional

O Departamento de Trânsito de Barretos, como já foi citado anteriormente, mantém palestras de educação para o trânsito nas escolas municipais (crianças de 0 - 10 anos) que as solicitam, o trabalho é desenvolvido por duas profissionais - uma Pedagoga e uma Agente de Trânsito - com vídeos educativos e brincadeiras e contam ainda com a apresentação de vários elementos reais do trânsito conhecidos no cotidiano das crianças.

O trabalho desenvolvido pelas profissionais do município pode ser observado nas Figuras 2, 3, 4 e 5 e tem o reconhecimento da Secretaria de Educação de Barretos, porém nem todas as escolas da rede solicitam o trabalho, o atendimento varia em torno de quinze a vinte e cinco escolas por ano, entre CEMEIs (Centro Municipal de Educação Infantil) e Escolas de Ensino Fundamental I e apesar do Departamento disponibilizar palestras para todas as faixas etárias (inclusive para adultos) em nenhum outro ciclo educacional ou instituição pública existe algum tipo de trabalho direcionado ao trânsito ou à prevenção de acidentes.

Figura 2 - Pedagoga em Palestra com crianças



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2013.

Figura 3 - Agente de Trânsito em palestra com crianças



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2013.

Figura 4 - Utilização de elementos habituais do trânsito - placas e semáforo



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2013.

Figura 5 - Crianças aprendendo o funcionamento do semáforo com brincadeiras



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

A educação municipal em Barretos é composta por vinte e seis CEMEIs para crianças de 0 a 4 anos e vinte e duas escolas que atendem as crianças até o 5º ano do ciclo Fundamental I, além de duas escolas para o ciclo Fundamental II e em dez delas no período noturno, aulas de EJA para todos os ciclos (dados da Secretaria de Educação Municipal de Barretos).

A educação do ciclo Fundamental II (fora as duas municipais citadas) e o Ensino Médio estão a cargo do poder estadual e a rede é composta por dez escolas vinculadas à Secretaria de Educação do Estado de São Paulo e uma Etec, o Centro Paula Souza (cursos de nível médio e técnico), que é subordinado à Secretaria Estadual de Tecnologia e Desenvolvimento.

O município ainda conta com um Ifesp - Instituto Federal São Paulo, com cursos de nível médio, técnico e superior e um polo da UAB/EAD com cursos técnicos e superiores das melhores instituições de ensino público do país na modalidade de ensino à distância, além de vasta rede de escolas e faculdades particulares.

CAPÍTULO 3:

Estudo de Caso - Apresentação e Análises do Trabalho de Educação Para o Trânsito em CEMEIs de Barretos

3.1 Apresentação do Estudo de Caso

O tema principal de estudo proposto nesse trabalho é a Educação Para o Trânsito, como já foi largamente exposto nos capítulos anteriores, o foco principal é a inserção desse tema nas aulas de Geografia através da construção e apresentação de um projeto que possa ajudar os professores nessa tarefa.

O Estudo de Caso que será apresentado nesse capítulo tem como objetivo creditar a proposição do projeto, a investigação pretende verificar se de fato ocorre apreensão de algum conteúdo por parte das crianças, uma vez que as análises se sustentarão em um trabalho que já é realizado no município de Barretos há seis anos.

A metodologia utilizada se justifica diante das particularidades do tema, segundo Gil (2008, pág. 58) “O estudo de caso é caracterizado pelo estudo profundo e exaustivo de um ou de poucos objetos, de maneira a permitir o seu conhecimento amplo e detalhado, tarefa praticamente impossível mediante os outros tipos de delineamentos considerados”, Ponte (2006, pág. 2) considera:

Um estudo de caso é caracterizado como incidindo numa entidade bem definida como um programa, uma instituição, um sistema educativo, uma pessoa ou uma unidade social. Visa conhecer em profundidade o seu “como” e os seus “porquês”, fazendo justiça à sua unidade e identidade próprias.

Ponte considera ainda que esse tipo de pesquisa é muito particular uma vez que a investigação é realizada sobre uma situação única ou especial, tentando descobrir nela a especificidade que pode contribuir com a situação global.

Assim, o estudo terá como delineamento duas palestras de educação para o trânsito realizadas no município de Barretos, onde foi solicitado às crianças e às professoras das turmas envolvidas que cada aluno fizesse um desenho sobre o que haviam aprendido na palestra.

As duas escolas atendem crianças de 0 a 5 anos, a primeira palestra foi na CEMEI Veridiana da Silva, endereço: Avenida 41, nº 650 - Bairro Pimenta, no dia 25/09/2014; a segunda palestra se realizou na CEMEI Fernanda Teixeira de

Almeida, endereço: Avenida Agostinho Pereira, s/n - Bairro Zequinha Amêndola, no dia 06/10/2014.

As crianças confeccionaram os desenhos dois dias após a palestra e somente as turmas com idade entre 4 e 5 anos participaram, num total de 63 desenhos de três turminhas da CEMEI Veridiana e 58 desenhos de outras três turminhas da CEMEI Fernanda.

Logicamente não serão colocados nesse trabalho os 121 desenhos que fizeram parte do estudo, mas o resultado dele levou todos em consideração com o mesmo rigor e alguns dos desenhos, além dos que serão apresentados a seguir, podem ser observados no Anexo 1.

A escolha por fazer a pesquisa em CEMEIs não foi sem propósito, sua intenção foi descobrir como as crianças da fase de pré-alfabetização assimilam e memorizam conteúdos complexos, apreendem conceitos e reconhecem os novos elementos que foram apresentados.

A opção em analisar desenhos e não as respostas em uma entrevista oral com as crianças teve como principal motivo deixá-las a vontade para se expressarem da maneira mais tranquila e natural possível, dentro de uma atividade que para elas já é costumeira; também foi considerado que entrevistá-las atrapalharia o andamento habitual da escola, seria um transtorno desnecessário, por fim os registros não seriam confiáveis e as análises estariam comprometidas.

O desenho é um meio de comunicação utilizado pelo homem desde os tempos pré-históricos, é a primeira forma de representação do real e do abstrato que a criança experimenta.

Elas são incentivadas a desenhar desde pequenas pelos pais e depois nas escolas, segundo Piaget (1973), o ato de desenhar é uma manifestação semiótica assim como as brincadeiras e a linguagem, ou seja, é um dos meios onde a criança expressa e constrói os significados atribuídos ao seu meio, é o registro da sua percepção do mundo.

Para Vygotsky (1988), o desenho é o precursor da escrita, a criança percebe a possibilidade de representar graficamente os objetos atribuindo-lhes sentido e conceitos, a fala, para ele, representa a base da linguagem construída através dos desenhos.

A palestra que as crianças assistiram tem a duração de 40 minutos e utiliza o universo conhecido por elas, desde o ato de amarrar os sapatos para não cair até as brincadeiras ao ar livre, como jogar bola, soltar pipas, andar de bicicleta, correr e brincar, todas as atividades são relacionadas a possíveis acidentes que podem ocorrer quando não se observam o local adequado para sua realização, assim a criança começa a entender que a rua não é o local apropriado para essas atividades.

Através de brincadeiras, as crianças recebem instruções sobre como e onde atravessar a rua com segurança e conhecem as placas, a faixa de pedestres e o funcionamento do semáforo (com a presença de um semáforo real portátil); recebem instruções também sobre o uso dos equipamentos de segurança, como o capacete, a cadeirinha e o cinto de segurança.

Toda a explanação da palestra é acompanhada de apresentação de slides com ilustrações dos assuntos abordados, as crianças são incentivadas a participar e interagir na construção dos temas, as informações que elas acrescentam são incorporadas e reconhecidas com aplausos e o condutor principal da palestra é sempre a segurança no trânsito.

Após a palestra, um desenho animado com duração de 5 minutos sobre o tema é apresentado e logo a seguir são feitas as considerações finais e as despedidas, nesse momento foi solicitada a confecção do desenho para as crianças e elas concordaram de imediato em fazê-lo.

A solicitação às professoras tiveram algumas restrições para que as análises fossem o mais perto da realidade possível:

- As crianças deveriam compor o desenho pelo menos dois dias após a palestra;
- Os desenhos entregues deveriam conter apenas a idade das crianças;
- O desenho das crianças que não estavam presentes no dia da palestra não deveria ser entregue;
- As professoras ao solicitar o desenho aos alunos, não deveriam expor na lousa desenhos sobre o assunto, no máximo lembrá-los dos itens abordados verbalmente e
- As professoras não poderiam intervir na construção dos desenhos.

3.2 Análises dos Desenhos

Antes de apresentar os dados referentes às análises dos desenhos, algumas considerações devem ser feitas, pois se tratando de desenhos infantis muitas dúvidas e questões podem suscitar e antevendo esse tipo de situação, cabe esclarecer os critérios adotados nas análises.

Esse estudo não irá abordar problemas psicológicos, psicossociais, síndromes, problemas motores ou qualquer outro fator que a criança possa ter ou estar sujeita no seu dia a dia, seja de origem médica, psicológica ou social.

As crianças não terão qualquer tipo de avaliação dessa ordem ou de outra qualquer, nem tampouco os desenhos estarão classificados em alguma ordem discriminatória quanto à origem da criança, para garantir essas premissas, o anonimato delas foi solicitado e apenas foi exigida sua idade; todos os desenhos foram considerados da mesma forma, com os mesmos critérios.

Foram levados em consideração nos desenhos:

- A presença ou não de elementos abordados durante a palestra;
- A quantidade desses elementos nos desenhos;
- As relações entre os elementos.

Na Tabela 5 observam-se os elementos e as relações entre eles (marcadas com asterisco) abordados durante a palestra e considerados nos desenhos, a tabela foi construída em ordem alfabética e também demonstra a quantidade de vezes que os elementos / relações aparecem no total dos desenhos na coluna “Presença”.

O semáforo (Figura 6) é sem dúvida o elemento mais marcante da palestra, aparece em 92,56% dos desenhos e esse resultado pode estar associado ao fato de que o semáforo utilizado na palestra é verdadeiro e nele acendem os três focos luminosos, além de ser utilizado com grande participação das crianças, em meio a uma brincadeira bem aceita por elas.

Tabela 5 - Elementos / Relações do trânsito - Presença nos desenhos

Elementos	Presença
Acidentes de trânsito*	2
Animais na rua	1
Bicicleta no trânsito	6
Brincadeira de bola na rua	1
Brincadeira de pipa na rua	3
Condutores/passageiros c/ capacete*	4
Faixa de pedestres	25
Motocicletas	8
Nenhum elemento	5
Ônibus/automóvel com passageiros*	7
Pedestres (pessoas envolvidas no trânsito)	74
Pedestres realizando a travessia na faixa*	25
Placas de sinalização	15
Ruas/avenidas	38
Semáforo	112
Trânsito (mais de três veículos)*	16
Veículos (carros, ônibus e caminhões)	76
Veículos com condutores*	20

Fonte: Arquivo pessoal, novembro de 2014.

O segundo elemento mais frequente nos desenhos são os veículos, 62,8% das crianças representaram algum tipo de veículo, a maior parte deles são carros de passeio.

Os pedestres também foram muito representados e em vários desenhos eles aparecem atravessando a rua na faixa a eles destinada, como se pode observar nas Figuras 7 , 8 e 9.

Na Figura 9 observa-se também a presença de uma bicicleta e um condutor dentro do veículo (carro de passeio), em alguns dos desenhos foram representados condutores e também passageiros no interior dos veículos, de maneira geral, os desenhos contem dois ou mais elementos abordados na aula, nove desenhos continham apenas um elemento e cinco deles não continham nenhum dos elementos.

Figura 6 - Desenho com a representação de veículo parado enquanto os pedestres atravessam a rua (5 anos)



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

Figura 7 - Pedestre atravessando sobre a faixa (4 anos)



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

Figura 8 - Pedestre atravessando na faixa / Presença de placas de trânsito (5 anos)



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

Figura 9 - Pedestre atravessando na faixa, bicicleta e veículo com condutor (5 anos)



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

Figura 10 - Representação de um ônibus, uma motocicleta com condutor e passageiro usando capacetes, automóvel e semáforo (5 anos)



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

Na Figura 10, foram representados três tipos de veículos diferentes, compondo uma representação de tráfego bem definida.

Os elementos que as crianças caracterizaram em suas representações fazem parte do dia a dia de qualquer pessoa em seus deslocamentos diários, elas próprias compartilham dessas experiências no caminho de casa para a escola, em passeios ou compras onde são acompanhantes de seus pais ou cuidadores.

Elas convivem, portanto, com as situações abordadas nas palestras e após receberem as instruções de segurança, essas novas informações se transformam em novos conceitos que serão interiorizados por elas.

Segundo Piaget (1973), a criança desenha o que sabe dos objetos, Ribeiro (2010), observa: “Na evolução da garatuja (rabiscos característicos do início da produção de desenhos das crianças - por volta dos 18 meses) para o desenho de formas mais estruturadas, a criança desenvolve a intenção de elaborar imagens no fazer artístico”. Cada criança desenha seu mundo de maneira muito particular, o desenvolvimento do traço da criança no desenho é como o desenvolvimento da caligrafia, tem muito de sua própria personalidade e também acompanha sua fase de desenvolvimento motor e o que pode parecer um simples amontoado de rabiscos, quando envolto em um tema específico, determinado, apresenta uma grande conexão e clareza (Figura 11).

Figura 11 - Desenho com riqueza de detalhes: Pedestre atravessando na faixa, semáforo, veículos com condutores, uma pessoa subindo escadas em uma construção, a rua definida pelas faixas horizontais (5 anos)



Fonte: Arquivo pessoal, outubro de 2014.

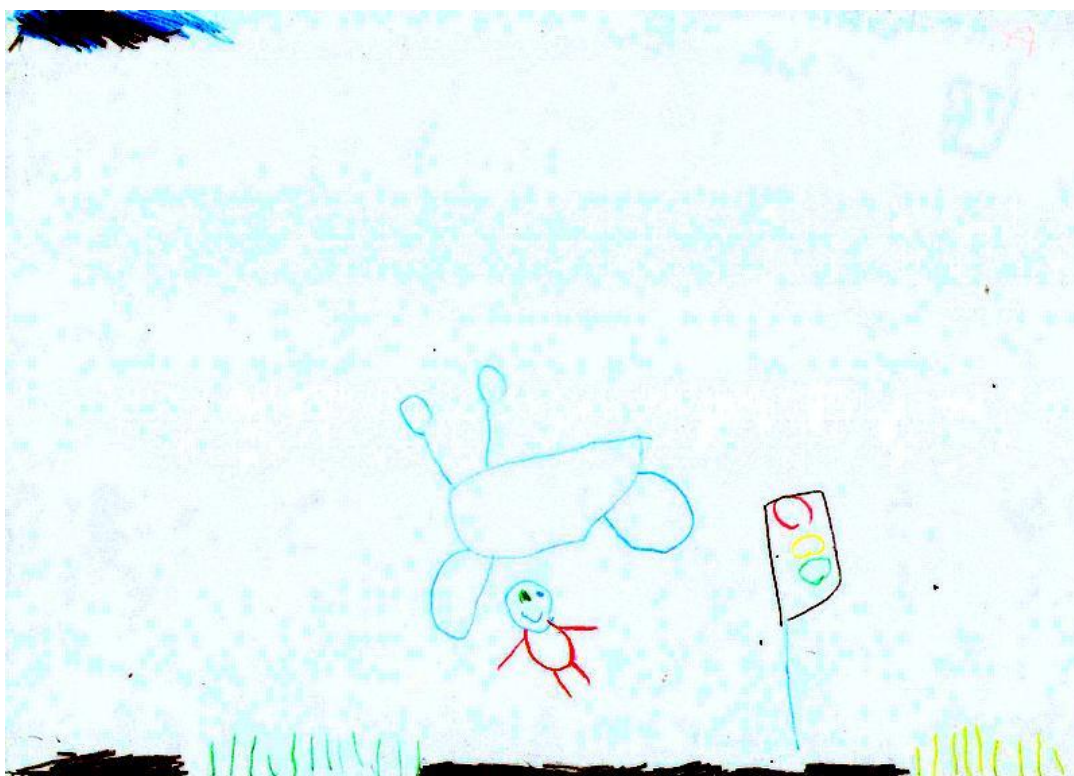
A observação dos desenhos de uma maneira geral permite afirmar que a palestra possui eficácia, com bom índice de absorção de conteúdo, mesmo os

desenhos que podem ser considerados minimalistas (poucos detalhes) apresentam exposição de um ou mais elementos presentes na palestra (figura 12).

A criança ao desenhar, registra objetos e fatos, articulando-os no decorrer de seu desenvolvimento, esses processos dependem de muitos fatores, desde a oportunidade de desenhar, até mesmo ao incentivo que recebe em cada um de seus desenhos, entre vários outros fatores que moldam o desenho infantil. O trabalho de Ribeiro (2010, pág. 15), menciona a evolução no traço da criança:

Começando com símbolos muito simples, ela passa a articulá-los no espaço bidimensional do papel, na areia, na parede ou em qualquer outra superfície. Passa também a constatar a regularidade nos desenhos presentes no meio ambiente e nos trabalhos aos quais ela tem acesso, incorporando esse conhecimento em suas próprias construções.

Figura 12 - Desenho com cinco elementos muito bem definidos - veículo, pedestre, rua, semáforo, faixa de pedestres (4 anos)



Fonte: Arquivo pessoal, outubro de 2014.

3.3 Conclusões Acerca do Estudo de Caso

Cada criança constrói em sua mente os objetos e relações do seu mundo de maneira muito peculiar e através do desenho essa representação consegue tomar uma dimensão ampla e clara; no ato de desenhar a criança esclarece para si mesma os conceitos, as formas, os objetos, as relações que elas absorvem do mundo exterior e interiorizam nos momentos de aprendizagem.

As crianças, mesmo na primeira idade escolar, quando direcionadas a um aprendizado específico, não só apreendem os conceitos, como são capazes de reproduzi-los em informações detalhadas, o que demonstra a importância da inserção frequente de conceitos e elementos que tenham abrangência sobre todo tipo de conhecimentos que elas necessitem para um bom desenvolvimento social e cidadão.

A palestra sobre educação para o trânsito nas duas CEMEIs de Barretos escolhidas para o estudo pode ser certificada através dos registros apresentados nos desenhos das crianças que dela participaram e isso além de atestar o valor desse tipo de educação direcionada, corrobora para outros estudos direcionados e também para a ampliação desse programa para outras séries educacionais em níveis posteriores.

A educação para o trânsito deve ser um processo contínuo e incansável, com intuito de alcançar todas as faixas etárias e modificar os resultados não só no comportamento das pessoas como também nos índices de acidentes frequentemente registrados no dia a dia das estatísticas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito é uma relação presente no cotidiano de todos os indivíduos e a maneira como cada um se comporta em seus deslocamentos depende principalmente das informações recebidas ao longo de sua vida.

Como em qualquer processo de aprendizado, os elementos e conceitos vão sendo interiorizados e terminam por determinar o comportamento da pessoa diante dos conflitos e disputas que serão vividas em trânsito, seja como pedestre, condutor ou passageiro de um veículo.

A escola precisa se envolver na educação para o trânsito sempre que possível em sua contribuição na formação da cidadania, não podendo se omitir aos números das estatísticas de acidentes envolvendo jovens.

No decorrer da vida escolar muitos são os momentos onde a educação para o trânsito pode ser trabalhada; as aulas de Geografia podem ser mais significativas com abordagens desse tema; a interdisciplinaridade também pode ser facilmente incorporada na execução de projetos onde todo o corpo docente esteja coeso ao tema.

A discussão apresentada por esse trabalho teve como recorte espacial o município de Barretos, mas os problemas aqui apresentados estão presentes em grande parte dos municípios brasileiros e se faz necessário ampliar não só as possibilidades educacionais como também o debate mais aprofundado sempre que possível sobre o tema.

Conforme os vários estudos apresentados, a educação para o trânsito é um elemento importante e recomendável dentro da educação escolar podendo ser

desenvolvida em todos os momentos (ciclos) educacionais, inclusive em níveis superiores.

O que estiver ao alcance da escola em prol da formação intelectual, cultural, moral e da cidadania ela deve realizar, pois é na escola que a criança / jovem presencia os mais significativos momentos de aprendizagem, a escola é o ambiente mais apropriado para tal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Nemésio Dario Vieira de. **Promoção e Divulgação de Medidas Educativas em Circulação Humana: Em Questão o Fenômeno Trânsito** – Psicol. Argum., Curitiba, v. 24, nº46, p. 45-53, jul/set. 2006.

BRASIL. Lei nº 9.503 de setembro de 1997. **Estabelece o Código de Trânsito Brasileiro**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília – DF, 1997.

ECCO, Idanir & BANASZESKI, Alexandra Auziliero. **Educação Para o Trânsito: Um olhar Para o Contexto Escolar**. Disponível em: <http://www.webartigos.com/artigos/educacao-para-o-transito-um-olhar-para-o-contexto-escolar/15180/>. Acesso em 11/11/2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo: Ed. Atlas S.A., 6ª edição, 2008.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, **Caracterização Socioeconômica de São Paulo Região Administrativa de Barretos**, Secretaria de Desenvolvimento Regional, São Paulo, agosto de 2012. Disponível em:
http://www.planejamento.sp.gov.br/noti_anexo/files/uam/trabalhos/Barretos.pdf. Acesso em 22/10/2014.

HASSEM, Kaise Vitorino Bertucci & SANTOS, Suzel Rodrigues dos. **As Contribuições da Educação Para a Melhora do Trânsito: Um Trabalho de Conscientização com Adolescentes**. Revista Eletrônica da UNIVAR (2012) nº 8, vol. 4, p. 107 – 114. Disponível em :
http://www.univar.edu.br/revista/downloads/contribuicao_educacao_melhoria_transito.pdf. Acessado em 07/12/2013. Acesso em 11/11/2013.

MONTEIRO, Maria Nilce S.. **Geografia, Trânsito e Cidadania**. Disponível em:
<http://www.webartigos.com/artigos/geografia-transito-e-cidadania/66603/>. Acesso em 11/11/2013.

PIAGET, J. **A Formação do Símbolo na Criança**. São Paulo, Ed. Difusão Européia do Livro, 1973.

PONTE, João Pedro da. **Estudos de Caso Em Educação Matemática**. Bolema, 25, 105-132. Disponível em: <http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/3007/1/06-Ponte%28BOLEMA-Estudo%20de%20caso%29.pdf> Acesso em 04/11/2014.

Proposta Curricular Nacional para o Ensino Médio (PCN). Disponível em:
http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=12657%3Aparametros-curriculares-nacionais-5o-a-8o-series&catid=195%3Aseb-educacao-basica&Itemid=859 Acesso em 07/12/2013.

RIBEIRO, André Luiz. **O Desenho Infantil Como Facilitador Na Abordagem Homeopática Pediátrica no Âmbito do SUS**, Rio de Janeiro, 2010, 52 pág.. Trabalho de Conclusão de Curso (Pós Graduação *Lato Sensu*) Universidade Cândido Mendes, Projeto A Vez do Mestre.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. **A Crise da Mobilidade Urbana em São Paulo**. São Paulo em Perspectiva. Vol. 15, nº 1. Jan / Mar 2001. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392001000100007&script=sci_arttext. Acesso em 26/11/2013.

SEEMANN, Jörn. **Mapas e Percepção Ambiental: Do Mental ao Material e Vice-Versa**. OLAM – Ciência & Tecnologia, Rio Claro. Vol. 3, nº 1 p. 200-223.

SIMIONI, Viviane. **Educação e Trânsito: Uma mistura que dá certo**. Disponível em: <http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/Simp%C3%B3sio%20Academico%202007/Trabalhos%20Completo/Trabalhos/PDF/72%20Viviane%20Simioni.pdf> Acesso em 07/12/2013.

SITES: <http://revistaescola.abril.com.br/geografia/pratica-pedagogica/sinal-verde-educacao-transito-426548.shtml> Acesso em 07/12/2013.

<http://www.transportes.gov.br/conteudo/35852> Acesso em 04/07/2014.

<http://www.deepask.com/goes?page=Dados-mostram-evolucao-do-numero-de-mortes-por-acidente-de-transito-> Acesso em 22/10/2014.

<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=350550&search=||infogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas> Acesso em 24/10/2014.

www.igc.sp.gov.br Acesso em 24/10/2014.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos**. São Paulo: EDUSP, 1988.

VYGOTSKY, Lev S. **Teoria e método em psicologia**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

VYGOTSKY, Lev S. **A Formação Social da Mente: Os Processos Superiores**. São Paulo, Ed. Martins Fontes, 1988.

ANEXO 1

Dez dos Desenhos Envolvidos no Estudo de Caso

Nesse Anexo, o leitor poderá apreciar mais dez dos 121 desenhos que compuseram o Estudo de Caso apresentado no trabalho.

1



Fonte: Arquivo pessoal, outubro de 2014.

2



Fonte: Arquivo pessoal, outubro de 2014.

3



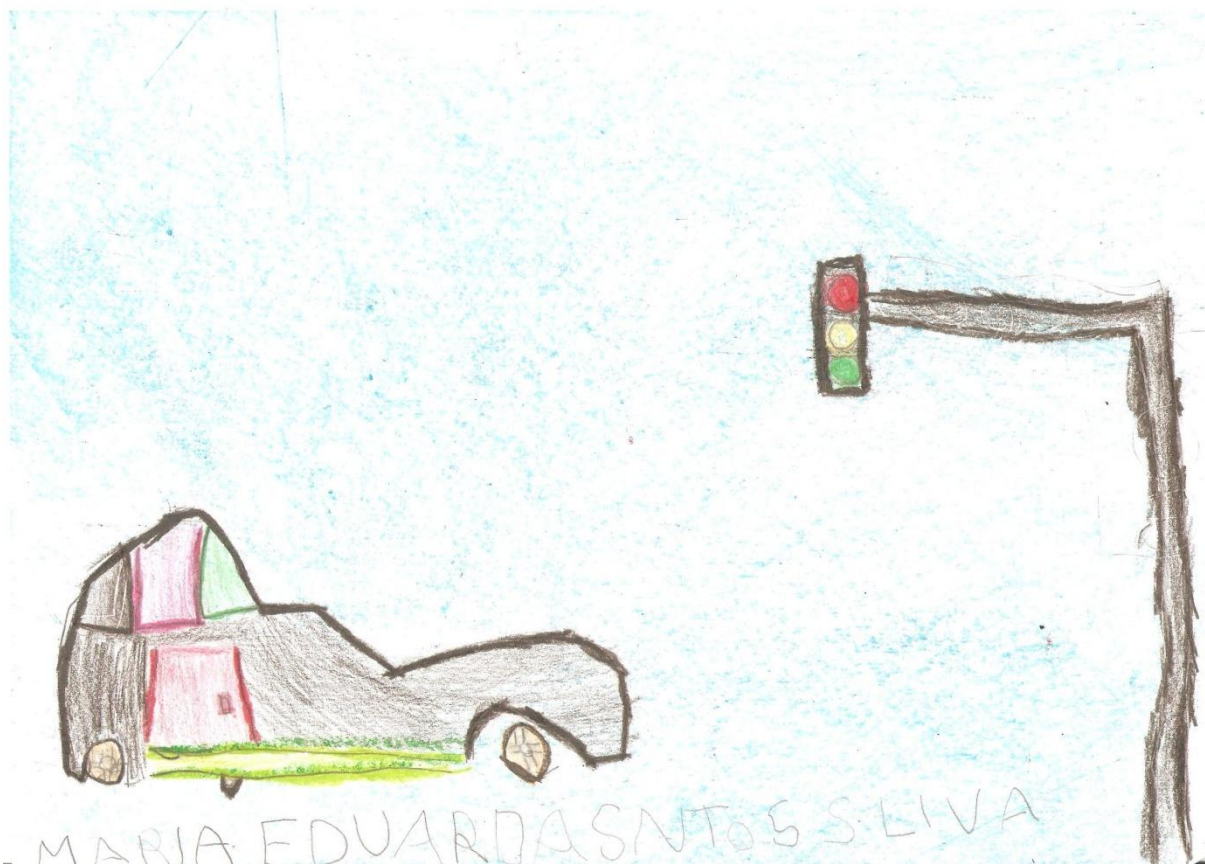
Fonte: Arquivo pessoal, outubro de 2014.

4



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

5



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

6



Fonte: Arquivo pessoal, outubro de 2014.

7



Fonte: Arquivo pessoal, outubro de 2014.

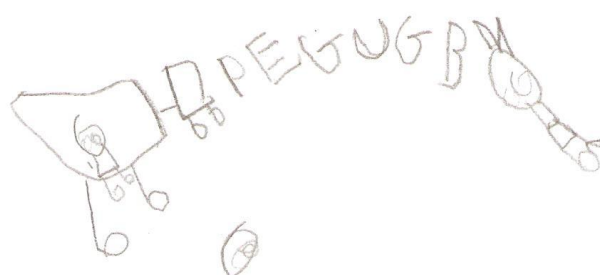
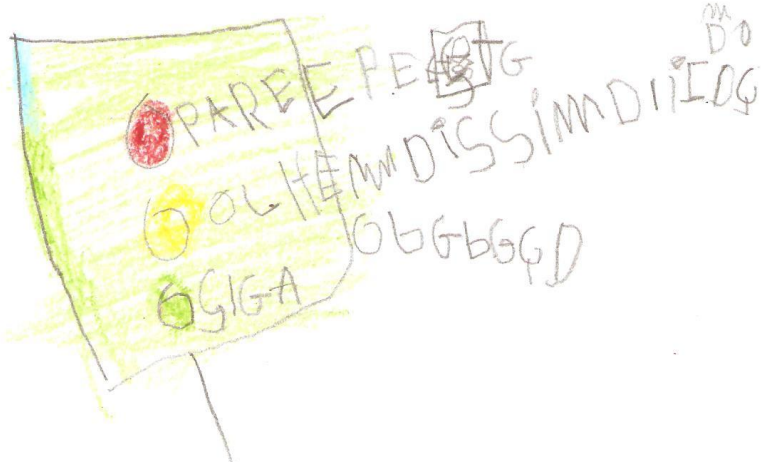
8



- PAULA CRISTINA PRE-C

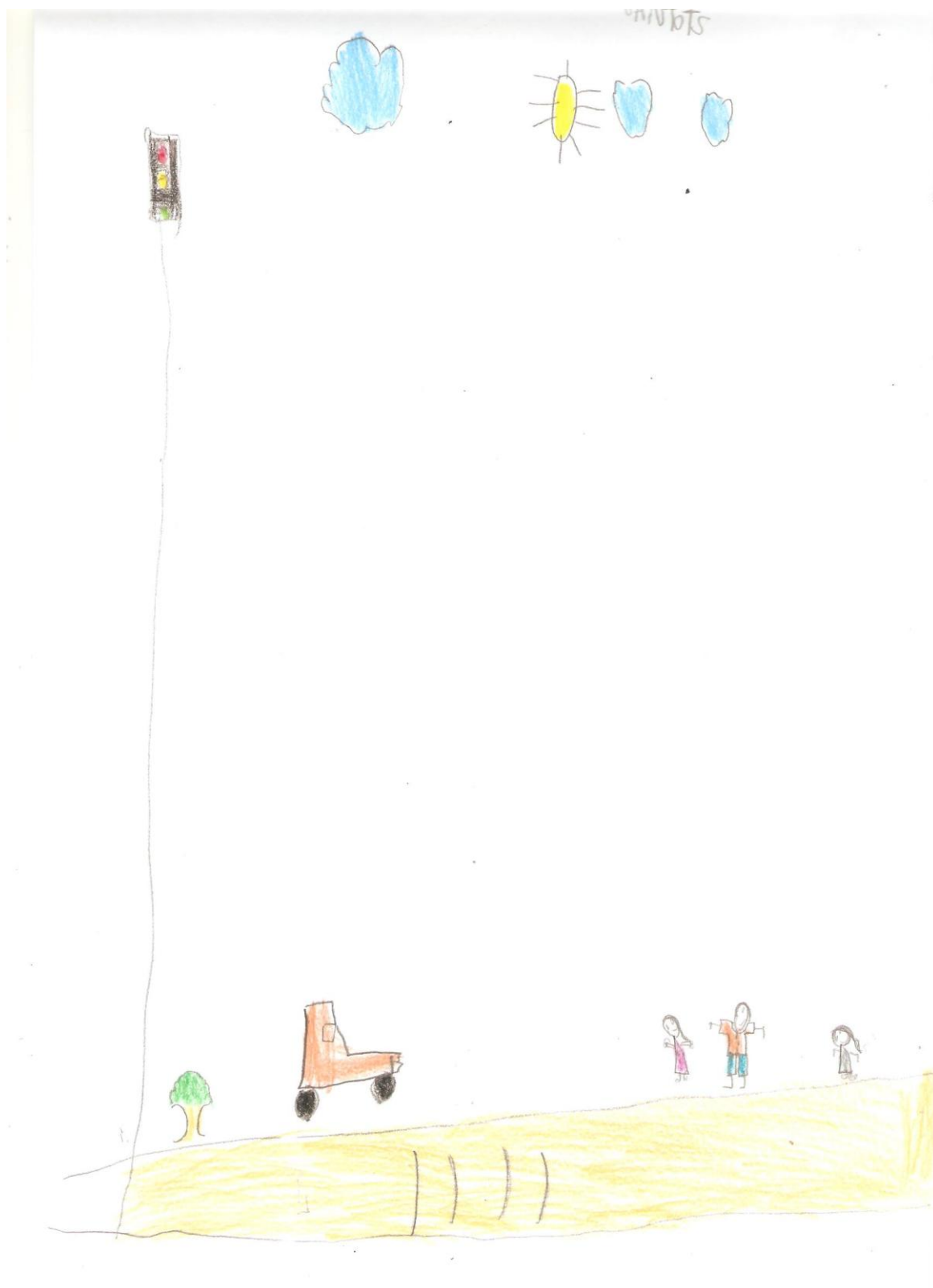
Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

9



16 GRALE AND RE

10



Fonte: Arquivo pessoal, setembro de 2014.

ANEXO 2

Propostas de Projeto de educação Para o Trânsito em Barretos / SP

TÍTULO – PROJETO: A ESCOLA NO TRÂNSITO

OBJETIVO GERAL

Educação para o trânsito no Ensino Fundamental II – crianças do 6º ao 9º anos

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Ensinar regras básicas de comportamento para um trânsito seguro;
- Despertar nos alunos pré-adolescentes uma postura responsável com relação ao trânsito;
- Demonstrar a importância do trânsito no dia a dia das pessoas;
- Incentivar no aluno o senso de segurança individual e coletiva, de cidadania e de responsabilidade social.

JUSTIFICATIVA

“O trânsito seguro é direito e dever de todos”, partindo dessa premissa do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a educação para o trânsito deverá ser matéria de destaque nas escolas brasileiras em todas as séries e a partir do segundo ciclo do Ensino Fundamental o desenvolvimento de um Projeto envolvendo alunos que já começam a transitar sozinhos pelas ruas da cidade, tanto a pé como de bicicleta, torna-se de suma importância, portanto, incutir conceitos básicos e noções de segurança e comportamento no trânsito nessas crianças que logo mais serão os futuros condutores da cidade.

Em Barretos, especialmente, nota-se um problema bastante acentuado de falta de preparo e informação por parte dos adolescentes e também dos adultos ciclistas, onde constatamos um grande número deles cometendo infrações: transitando pela

contramão de direção, avançando tanto o sinal de pare quanto o semáforo vermelho, transitando sobre calçadas, praças e até pelo calçadão da área central, fazendo malabarismos (empinando), transitando pela esquerda e quando em grupo lado a lado bloqueando a passagem dos outros veículos, enfim, uma série de comportamentos previstos como infração de trânsito pelo CTB são comumente observados, muitas vezes provocando acidentes graves em virtude desse comportamento inadequado.

Também comum e bastante perigoso é o comportamento dos pedestres nas vias públicas, muitas vezes atravessando a rua fora da faixa a eles destinada e transitando pelo meio da rua, em grupos ou até mesmo sozinhos, também provocam acidentes muitas vezes com vítimas fatais.

METODOLOGIA

As ações do projeto serão divididas em várias atividades ligadas ao tema, que poderão ser semanais:

O Projeto se inicia com a apresentação de uma animação produzida pelo Departamento de Trânsito, sobre comportamento seguro no trânsito, onde os alunos conhecerão as infrações que mais comumente acarretam acidentes nas vias urbanas, muitos deles com vítimas;

Será aberto um debate em sala, incentivando os alunos a discutir sobre o filme e a contar suas próprias experiências, enriquecendo as informações já obtidas;

Será agendada uma visita ao Departamento de Trânsito, onde os alunos serão levados de ônibus, no caminho serão incentivados a observar como o trânsito é organizado e lá conhecerão todos os setores responsáveis pela fluidez do tráfego: setor de pintura de solo, de colocação de placas, administração onde são processadas as multas, o pátio onde ficam os veículos apreendidos e também os que se envolveram em acidentes graves, a pista de provas para obtenção da habilitação em motocicletas, a base de operação dos Agentes de Trânsito e também assistirão a uma palestra com os Agentes de Trânsito, onde conhecerão seu trabalho e receberão orientações de comportamento seguro no trânsito;

Os alunos serão orientados a observar o trânsito nas ruas de seu bairro e anotar irregularidades que presenciarem e também sua opinião sobre o que viram;

Os alunos serão divididos em grupos e receberão a missão de filmar em um determinado ponto de movimento da cidade, a fluidez do trânsito e serão incentivados a comentar possíveis infrações, falhas na sinalização ou qualquer outra situação inesperada que presenciarem;

Cada grupo de alunos desenvolverá uma frase educativa dentro dos temas trabalhados para que sejam confeccionadas faixas que serão afixadas em pontos estratégicos da cidade;

Os grupos também confeccionarão cartazes educativos que serão afixados na escola e ficarão em exposição;

Será organizado um passeio ciclístico envolvendo todos os alunos da escola, promovendo a temática da segurança no trânsito, o passeio terá uma viatura do corpo de bombeiros, viaturas policiais, viaturas dos agentes de trânsito, trio elétrico e percorrerá várias ruas da cidade, inclusive a área central, difundindo o Projeto em desenvolvimento;

Será proposta aos alunos a confecção de redação sobre as atividades do Projeto e todas as informações que acrescentaram durante os trabalhos.

CORRESPONDÊNCIA CURRICULAR

De acordo com os PCNs em Geografia, pág 55:

“EIXO 1: A GEOGRAFIA COMO UMA POSSIBILIDADE DE LEITURA E COMPREENSÃO DO MUNDO”

*“Não se trata, no entanto, de dar aulas sobre o que é Geografia. **Compreender o espaço coloca-se como condição necessária para orientar as ações do aluno como pessoa e cidadão em relação ao seu comportamento de vida na rua, na cidade ou no mundo.** Isso pode se traduzir desde a simples escolha de um roteiro turístico, de um bairro, de uma cidade, de um país para morar. Trata-se de ações que, em regra, pressupõem algum conhecimento prévio dessa realidade com a qual*

irão interagir, até a compreensão do porquê os países, as regiões, as cidades guardam em si processos tão desiguais de desenvolvimento.

RECURSOS

Os recursos a serem utilizados já foram descritos na metodologia do Projeto.

AVALIAÇÃO

A avaliação do projeto se dará através das redações e do envolvimento dos alunos nas ações propostas, o projeto tem um perfil educativo e deverá se estender por várias semanas, onde outras ações poderão ser incentivadas e por se tratar de assunto relevante socialmente, seria adequado seu desenvolvimento do 6º ao 9º ano, a observação do comportamento dos alunos na entrada / saída da escola também será alvo de avaliação do sucesso do Projeto.

OBSERVAÇÕES

Muitas outras ações podem ser acrescentadas, inclusive as propostas que serão apresentadas a seguir para o ensino médio, na pedagogia de projetos as possibilidades são infinitas para compor momentos de aprendizagem onde o aluno poderá se envolver com os temas tratados e viver momentos únicos de aprendizado.

As propostas aqui apresentadas não devem ser estáticas, cada professor tem o conhecimento de sua turma e pode elaborar novas formas de aprendizado, até mesmo o formato do projeto apresentado acima deve receber novas colaborações dos docentes no dia a dia escolar, o mais importante é a valorização da vida do jovem estudante.

OUTRAS PROPOSTAS - ENSINO MÉDIO OU FUNDAMENTAL II

Recortes de Jornal - matérias sobre acidentes de trânsito

- Os alunos recortam as matérias e fazem cartazes;
- Discussão dos artigos em grupo, questões abordadas nas notícias;
- Registro das principais questões abordadas e colagem nos cartazes;
- Cartazes afixados posteriormente nas paredes da escola.

Entrevistas

- Os alunos podem entrevistar pessoas mais velhas sobre acidentes que já presenciaram ou sofreram;
- Discussão em sala sobre os dados coletados nas entrevistas;
- Desenvolver o respeito à experiência e sabedoria acumuladas pelos mais velhos;
- Trabalhar em grupo;
- Elaboração de textos.

Fotografia

- Os alunos poderão tirar fotos do trânsito, da sinalização, vias, infrações, até mesmo de acidentes que presenciarem;
- Elaboração de mapas trabalhando a percepção;
- Exposição das fotos;
- Discussões em sala sobre as experiências.

Estudos do Meio

- Os alunos participam de passeios monitorados nas proximidades da escola;
- Trabalhar a percepção dos alunos;
- Importância da sinalização;
- Condições das vias;
- Fluxo do tráfego;
- Relatórios sobre as observações.

Mapas e Plantas

- Os alunos construirão plantas de suas casas;
- Os alunos construirão mapas de seus trajetos de casa até a escola ou até outro ponto (igreja, clube, centro da cidade);
- Trabalhar a percepção;
- Trabalhar a linguagem cartográfica.

Desenhos

- Os alunos comporão desenhos ou histórias em quadrinhos ou charges sobre o tema;
- Apresentação dos desenhos no mural da escola;
- Discussão dos temas abordados;
- Incentivo à criticidade nos alunos;

Filmes

- Os alunos farão em grupo filmagens de pontos críticos do trânsito;
- Apresentação das filmagens editadas;
- Por que esses pontos são críticos? (comércio, acesso aos bairros populosos, etc.);
- Análises e discussões em sala;
- Relatórios das filmagens.

Saída de campo

- Saída monitorada com os alunos a pontos de conflito em horários de pico;
- Observação e explanação no local;
- Os alunos devem ser incentivados a explicar sobre suas percepções;
- Trabalhar a construção conjunta do aprendizado;
- Trabalhar a percepção;
- Realização de relatórios dos alunos.

Debates

- Os alunos devem ser incentivados a falar sobre trânsito;
- As informações devem ser comentadas;
- O professor deve ser mediador e não interferir;
- Os debates devem conter regras;
- Trabalhar a oralidade;

Cartografia Online:

- Os alunos deverão identificar no Google Maps ou no Google Earth, os pontos de maior conflito no tráfego do município;
- Trabalhar a informática aplicada;
- Debater em sala o porquê dos conflitos observados;
- Construção de mapas pelos alunos.

Teatro

- Os alunos montarão uma apresentação com o tema acidente de trânsito;
- Percepção da problemática;
- Trabalho em equipe;
- Pode ser baseado em fatos reais vividos por algum aluno;
- Pode ser encenado para toda a escola;
- Deve conter reflexões sobre o tema.

NOTA FINAL

As propostas aqui apresentadas são meras sugestões e como já fora pautado anteriormente, podem ser alteradas e adequadas a quaisquer séries de ensino, inclusive em outras disciplinas que não a Geografia, o mais importante é incluir educação para o trânsito na vida escolar.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS:

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, in Vade Mecum, Universitário de Direito Rideel, 7ª Ed, 2009.

LEMOS, Linovaldo Miranda. **O Uso dos Recursos Didáticos nas Aulas de Geografia: Contribuições a Partir de Uma Prática.** Disponível em: <http://www.essentiaeditora.iff.edu.br/index.php/ENGEO/article/view/1657> Acesso em 15/09/2014.

PARÂMETROS CURRICULARES NACIONAIS: **Geografia / Secretaria de Educação Fundamental.** Brasília, MEC/SEF, 1998, pág 55.

SPRINGER, Kalina Salaiber & SOARES, Edmara Gonçalves. **A Pedagogia de Projetos Como Alternativa Metodológica às Práticas Tradicionais no Ensino da Geografia.** Disponível em: http://www.pucpr.br/eventos/educere/educere2008/anais/pdf/614_359.pdf Acesso em 14/10/2012.